NR. 4. WARSZAWA, DN. 15 LUTEGO 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

Dwutygodnik ilustrowany, poświęcony sprawom komunikacji samochodowej,
ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH i AUTOBUSOWYCH R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 13,035.

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie	12 zł.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Półrocznie	7 zł.	Okładki 10 % drożej.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Zwracamy się z gorącym apelem do Zarządów Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów na prowincji, aby zechcieli łaskawie nadsyłać swoje komunikaty, dotyczące działalności poszczególnych związków.

Również prosimy informować nas o wszystkich tych sprawach lokalnych, które należałoby poruszać na łamach naszego pisma.

REDAKCJA
RUCHU SAMOCHODOWEGO.

Przegląd techniczny, lustracja i prolongata.

W myśl obecnie obowiązujących przepisów samochody zarobkowe, a więc dorożki samochodowe i autobusy, muszą być przedstawione dwa razy do roku do przeglądu, a mianowicie:

1) Na komisję samochodową do Oddziału Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu.

2) Na tak zwaną lustrację do Wydziału Przemysłowego Magistratu.

Poza tem do 1 kwietnia każdego roku musi być prolongowane pozwolenie na prawo kursowania samochodu. Oprócz tego każdy samochód wogóle (a więc i dorożka samochodowa) musi być przedstawiony na komisję samochodową w wypadku, o ile w nim dokonano ważnych zmian konstrukcyjnych, jak: zmiana źródła siły, zmiana silnika, zmiana budowy podwozia i takie przeróbki nadwozia, które powodują zmianę ciężaru własnego pojazdu lub też zmianę typu, naprzykład postawienie landoletki.

Nie ulega kwestji, że przeglądy techniczne, lustracja i prolongata pozwolenia na prawo kursowania są bezwzględnie potrzebne.

Nie kwestjonujemy treści tych czynności, jednakże mamy poważne zastrzeżenia co do strony formalnej.

Mianowicie, wszystkie powyższe czynności każdorazowo wymagają pewnych wydatków, a co jest najważniejsze, na załatwienie każdej z nich traci się dużo czasu, często po kilka dni. Z natury rzeczy powoduje to przymusową bezczynność samochodu, a co za tem idzie, przerwę w zarobkowaniu. Oczywiście, odbija się to ujemnie przedewszystkiem na bilansie właściciela, a częściowo i kierowcy dorożki. Dlatego też, zastanawiając się nad tą kwestją czas dłuższy, przyszliśmy do przekonania, że te trzy czynności: doroczny przegląd techniczny, lustrację i prolongatę pozwolenia na kursowanie samochodu możnaby nie rozkładać na raty, a załatwiać jednorazowo, gdyż:

1) Wszystkie te czynności są załatwiane raż do roku, czyli w tym samym okresie.

2) Wykonywanie przeglądu technicznego i lustracji jednocześnie przez tą samą komisję było by więcej logiczne, aniżeli stan dotychczasowy. Albowiem, komisja samochodowa bada cały samochód, co prawda główny nacisk kładąc na sprawność podwozia, jednak że bada również i nadwozie, i to nietylko jego konstrukcję ale również i wygląd zewnętrzny, (naprz. kwestjonuje brak pokrowca na budę i t. p.).

Z drugiej strony komisja lustracyjna ogranicza swoje czynności wyłącznie do przeglądu zewnętrznego wozu, a właściwie zewnętrznego wyglądu nadwozia.

Z tego wynika że obydwie komisje wykonują te same czynności, przyczem przy zbiegu dat przeglądu technicznego i lustracji, czynności te często wykonywane są niemal równocześnie.

3) Przegląd i lustrację mogła by załatwić jedna komisja samochodowa Komisarjatu Rządu. O ile by jednak Magistrat chciał koniecznie zabierać głos w tej sprawie, mógł by przecież delegować swego przedstawiciela do tej komisji. Jednocześnie z przeglądem i lustracją załatwiona była by i prolongata pozwolenia na prawo kursowania samochodu.

4) Zmiana powyższa uprościła by znacznie całą procedurę postępowania i zmiejszyła by koszta administracji, gdyż zamiast 2 komisji urzędowała by tylko jedna.

5) Wreszcie i właściciele dorożek samochodowych wyszli by na tem lepiej, gdyż ilość dni przymusowej bezczynności dorożki zmiejszyła by się przeszło o 50%.

Nie wątpimy, że odnośne władze rozważą tą sprawę i rozstrzygną ją w sposób przez nas proponowany ku ogólnemu zadowoleniu.

Jak wyjechać dorożką samochodową zagranicę.

Zagraniczny ruch samochodowy reguluje Rozporządzienie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 roku o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, które w § 37. o tem powiada:

„Właściciel samochodu, dopuszczonego do kursowania w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej, o ile pragnie udać się tym samochodem zagranicę do jednego z państw, które przystąpiły do Konwencji Międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, zawartej w Paryżu dnia 11 października 1909 r., powinien zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo drogowe, wystawione według załączonego wzoru załącznik № 4 przez tę samą władzę, która samochód zarejestrowała, lub za jej poświadczeniem przez stowarzyszenie prywatne (Kluby automobilistów), do tego upoważnione.

Międzynarodowe świadectwo drogowe wystawia się na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności samochodu (§ 16) i pozwolenie na prawo kursowania (§ 24) i jest ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia.

Pozatem należy z tyłu samochodu umieścić na czas wyjazdu zagranicę na widocznem miejscu odrębny od rejestracyjnego znak, ustalający przynależność państwową polską.

Przy samochodach znak taki stanowi tablica owalna szerokości 30 cm. wysokości 19 cm. z wymalowanemi na niej obok siebie drukowanemi łacińskiemi wielkiemi literami P. L.—czarnemi na białem tle.

Litery muszą mieć najmniej 10 cm. wysokości przy grubości kresek 15 cm. Przy motocyklach wymiary powyższe zmniejszają się odpowiednio do 18, 12, 8 cm. i 10 mm".

Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. (Dz. U. R. Pol. № 33 poz. 272 do wydawania Międzynarodowych Swiadectw drogowych (t. zw. tryptyków w Polsce został upoważniony Automobil klub Polski. Dotychczas tryptyki wydawane były tylko dla członków klubu, obecnie Automobilklub wydał komunikat w którym ogłasza, że będzie wydawać tryptyki i na samochody zarobkujące (dorożki, autobusy).

Komunikat ten brzmi, jak następuje:

„Właściciele samochódw zarobkowych mogą otrzymać z Automobilklubu Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata 75 zł. w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w Klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany.

Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela samochodu, winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za mogące wyniknąć z tego tytułu ewentualne straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce, w kwocie zł. 200 do każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie, określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowem.

W chwili obecnej wystawia się tryptyki na Czechosłowację i Niemcy".

A więc gdyby komukolwiek z właścicieli dorożek samochodowych lub autobusów trafił się „kurs" za granicę do Czechosłowacji lub Niemiec trzeba się zwrócić do Automobilklubu Polski w Warszawie, który mu załatwi wszystkie formalności. Na prowincji można się zwrócić do tych klubów automobilowych, które działają jako filje Automobilklubu Polski.

Musimy jednak zaznaczyć, że przepisy powyższe dotyczą wyłącznie samego wozu, natomiast kierowca i pasażerowie muszą prócz tego załatwić wszystkie formalności osobiste, związane z wyjazdem zagranicę (paszport, wizy i t. p.).

Czytajcie i rozpowszechniajcie „Ruch Samochodowy".
Informujcie redakcję o tem, co Was boli.

Rozrusznik Herzmark.

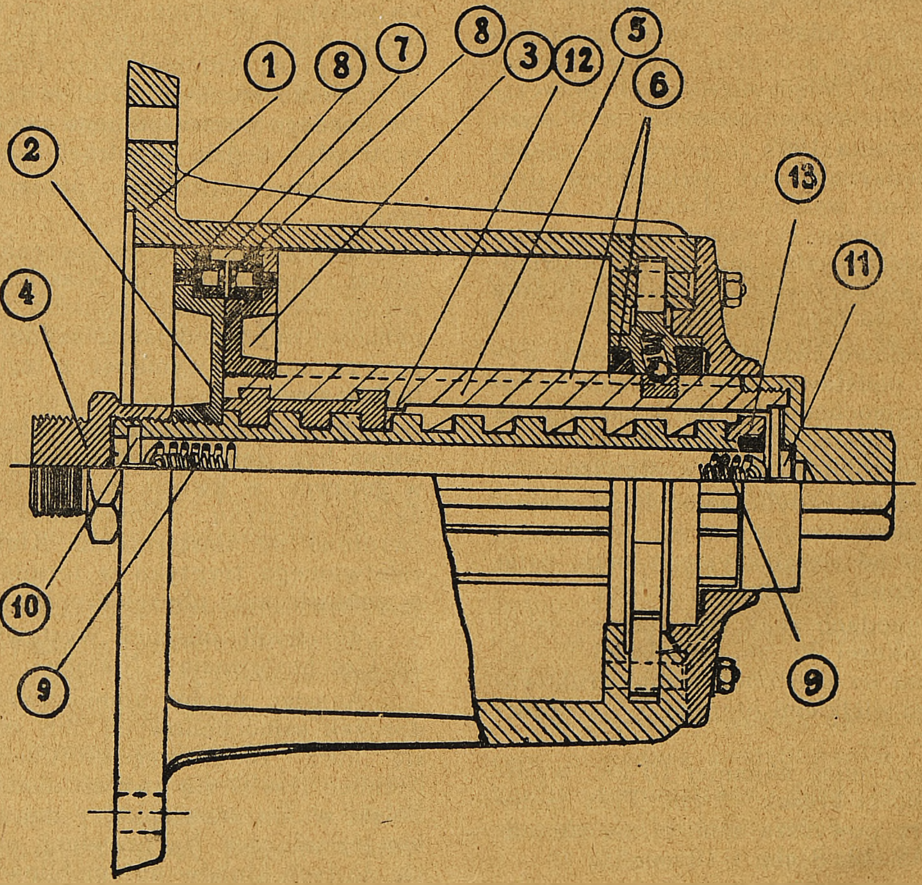
Instalacja rozruchowa Herzmark pracuje sprężonem powietrzem, wytwarzanem w specjalnej sprężarce i gromadzonem w odpowiednich zbiornikach, przymocowanych do ramy podwozia. Uruchomienie rozrusznika odbywa się przy pomocy zaworu rozruchowego. Cała instalacja rozruchowa daje się łatwo zmontować na każdym prawie samochodzie — waży około 20 — 27 kg. zależnie od mocy silnika, do którego ma być przystosowana.

Powietrze sprężone może być pozatem używane do pompowania gum, podnoszenia przy pomocy lewarka pneumatycznego, przedmuchiwania rurek, i t. p.

Dzięki specjalnej budowie rozrusznika, rozruch odbywa się bardzo progresywnie przy równoczesnem zachowaniu maksymalnej energji potrzebnej do uruchomienia silnika.

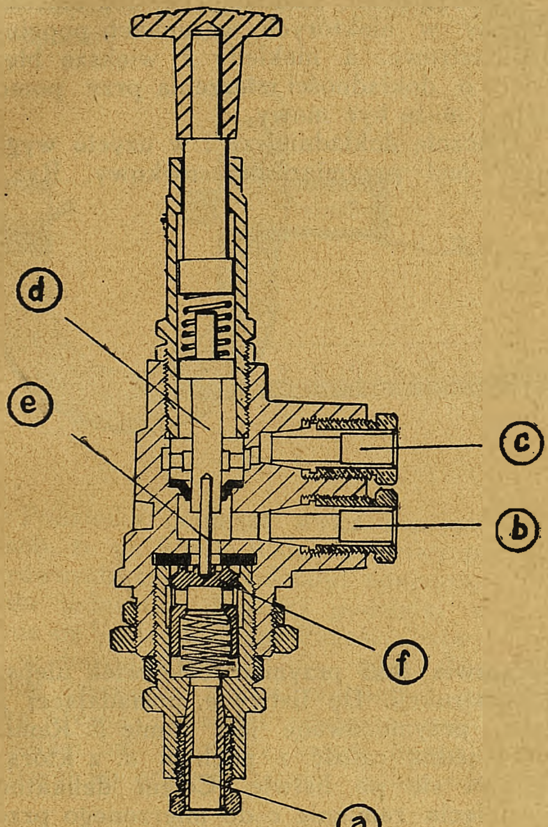
Rozrusznik atakuje bezpośrednio wał korbowy silnika, przy pomocy normalnego zazębienia, stosowanego do korb rozruchowych; działanie jego polega na wyzyskaniu ekspansji sprężonego powietrza i zamianie ruchu posuwistego jednego tłoka na ruch obrotowy drugiego.

Rozrusznik (rys. I) składa się z cylindrycznego kadłuba (1), przymocowanego do karteru silnika lub ramy podwozia. Wewnątrz kadłuba znajdują się dwa tłoki (2, 3). Z tłokiem (2) łączy się przy pomocy uzwojenia tuleja (4); tuleja ta posiada uzwojenie wielozwojowe o bardzo dużym skoku. Tłok (3) połączony jest z tuleją prowadnicową (5), wewnątrz której znajduje się uzwojenie odpowiadające uzwojeniu na tulei (4), pozatem tuleja ta posiada rowek prowadnicowy który łącznie z klinem (6) zabezpiecza tłok (3) od przekręcenia, umożliwiając mu natomiast ruch posuwisty. Tłok (2) może wykonać ruch posuwisty w granicach około 12 mm. oraz dowolnie duży ruch obrotowy. Między obu tłokami utworzona jest komora powietrzna (7). Oba tłoki posiadają uszczelnienia (8); tłoki te przyciskane są do siebie przez sprężyny (9), przymocowane do trzpieni (10, 11), złączonych z tłokami (2, 3). Po doprowadzeniu powietrza do komory (7) powietrze napotykając na mniejszy opór ze strony tłoka (2), przesuwa go w kierunku silnika, wskutek czego następuje zazębienie z wałem korbowym silnika, naciskając zaś



Rys. I.

na tłok, powoduje przesuwanie się tego tłoka i dzięki uzwojeniu na złączonych z tłokami tulejach (4, 5)—ruch obrotowy tłoka (2), a dzięki poprzedniemu połączeniu tego tłoka z wałem korbowym silnika — ruch wału. Nie dochodząc do końca swej drogi tłok (3) trafia występem (12) na odpowiedni występ (13) i dzięki nabytej energji powoduje przesunięcie powrotne tłoka (2), a tym samem rozłączenie go z silnikiem. Po wypuszczeniu powietrza z komory (7) sprężyna (9) przyciąga tłok (3) z powrotem do jego położenia zasadniczego, dzięki zaś poprzedniemu ustawieniu tłoka (2) w położeniu zasadniczem rozrusznik jest gotów do ponownego użycia.



Rys. II.

Rozrusznik ten posiada jeszcze specjalne urządzenie, umożliwiające uruchomienie silnika przy pomocy korby rozruchowej. W przedniej części kadłuba znajduje się rodzaj wolnego koła (w działaniu podobnego do rowerowych), przy pomocy którego, działając korbą rozruchową na sześciokątną główkę znajdująca się w przedniej pokrywie rozrusznika, powoduje się ruch obrotowy obu tłoków. Urządzenie to zabezpiecza równocześnie przed t. zw. „odbiciem" silnika.

Do rozruchu służy specjalny kurek lub zaworek rozruchowy (rys. II). Kurek ten posiada trzy kanały: wlotowy (a), rozruchowy (b) i wylotowy (c). Naciskając na trzon (d) kanał wylotowy zostaje zamknięty, wskutek przesunięcia się trzonu (d); naciskając dalej na trzon, trzpień (e) połączony z trzonem (d) otwiera grzybek (f) dzięki czemu następuje połączenie zbiornika zawierającego powietrze z kanałem rozruchowym (b) i przy pomocy odpowiedniego przewodu rurowego z komorą powietrzną (7) rozrusznika (rys. I). Po zwolnieniu nacisku, trzonu (d) następuje najpierw zamknięcie kanału wlotowego (a), a po zupełnem odciążeniu trzonu (d), otwarcie kanału wlotowego (e) i ujście powietrza z rozrusznika, dzięki różnicy ciśnień, panujących w rozruszniku i przewodzie wylotowym.

M. R.

Obrabiarki do metali, używane w warsztatach samochodowych.

(Ciąg dalszy)

Coraz więcej rozpowszechniająca się specjalizacja, polegająca często na fabrykowaniu tylko pewnych objektów lub części maszyn, czyni koniecznem wykonywanie ich, o ile możności, w taki sposób, aby były zamienne. Zamienność polega na tem, że każda część maszyny lub każda częśc mechanizmu musi być z taką dokładnością obrobiona, aby mogła być w każdej chwili zastąpiona inną identyczną, czyniąc przytem zbytecznem dodatkowe obrabianie i dopasowywanie przy składaniu.

W taki sposób wyrabiane są części za-

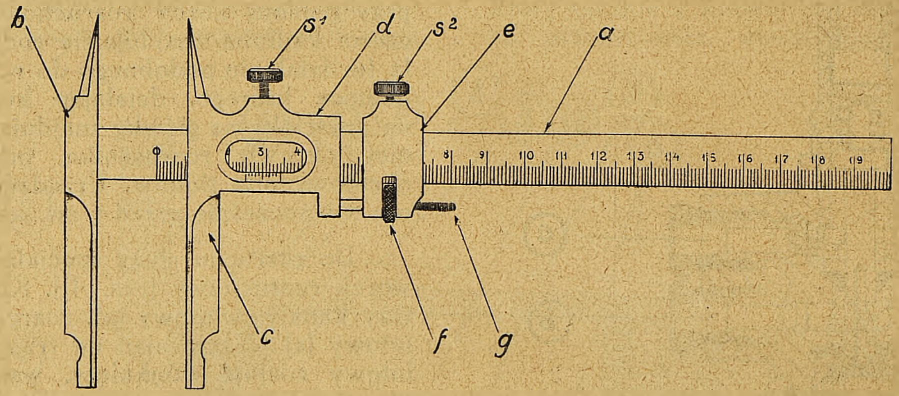
mienne samochodowe, jak: łożyska, półośki, zawory i wiele innych. Wogóle przedmioty wyrabiane masowo, jak: samochody, czołgi, rowery, amunicja, etc., winny posiadać części zamienne. Lecz w ścisłem budownictwie maszynowem, jak np. przy budowie maszyn parowych, lokomotyw, motorów, obrabiarek etc. możliwem, a niekiedy nawet koniecznem, jest zastosowanie do wyrobu niektórych ich części zasady zamienności.

Dokładność, jakiej się w obecnych czasach od wyrobów wymaga, w szczególności zaś wprowadzenie fabrykacji według wyżej omówionych zasad zamienności, czyni koniecznem zastosowanie możliwie wyborowych obrabiarek i narzędzi. Poza tem jednak podstawowym warunkiem precyzyjnej fabrykacji jest wprowadzenie do praktyki warsztatowej pomiarów ścisłych, dokonywanych zapomocą możliwie dokładnych przyrządów mierniczych. Najlepsze maszyny i narzędzia niewiele pomogą, jeśli mierzenie odbywa się nieracjonalnie lub nieodpowiedniemi przyrządami. Z tego też powodu dział, obejmujący mierzenie, pomimo że nie jest tematem niniejszego artykułu, jest ściśle związany z obrabiarkami, gdyż w czasie jakiejkolwiek obróbki, oraz po jej ukończeniu, należy przekonać się, czy dany przedmiot posiada wymagane wymiary. Narzędzia miernicze proste i często spotykane są miary składane, zwane calówkami, oraz macki zewnętrzne i wewnętrzne, zwane cyrklami.

Macki zewnętrzne służą do mierzenia zewnętrznego, Macki wewnętrzne do mierzenia wewnętrznego. Uważam, że wspomniane wyżej przyrządy miernicze każdemu są dość dobrze znane, a więc i opis ich zbyteczny.

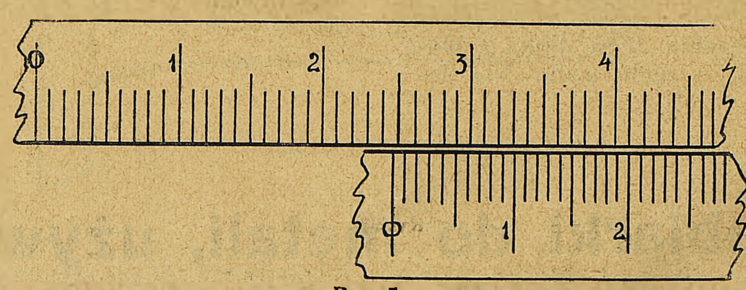
Mierząc miarą składaną, czy też mackami, będziemy w niektórych warunkach popełniali pólmilimetrowe, a niekiedy i większe błędy, a więc o dokładności mierzenia przy pomocy nich nie może być mowy.

Znacznie dokładniejszy i w użyciu wygodniejszy jest przymiar przesuwkowy. Rys. 4 przedstawia taki przymiar cokolwiek ulepszonej konstrukcji. Do listwy *a*, posiadającej podziałkę, przymocowane jest ramię *b*. Ramię *c* tworzy jedną całość z pochwą *d*, z którą to przesuwa się po listwie. Celem delikatnego przysunięcia ramienia *c* do mierzonego przedmiotu i ostatecznego ustawienia ramienia używamy suwaka *e* z nakrętką *f*, którego śrubka *g* połączona jest z pochwą *d*.



Rys. 4.

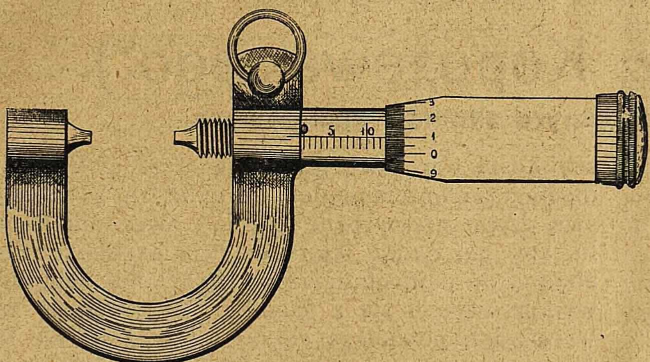
Chcąc zmierzyć przymiarem jakiś przedmiot, postępujemy w następujący sposób: Odkręcamy śrubkę s_1, umieszczoną na pochwie *d* i śrubkę s_2, umieszczoną na suwaku *e*, ręcznie przesuwamy pochwę, a wraz z nią przesuwa się suwak; następnie przykręcamy śrubkę s_2 celem zamocowania suwaka na listwie, gdy to zostało uskutecznione, kręcimy nakrętką *f*, co powoduje przesuwanie się śrubki *g*, a z nią pochwy z ramieniem. Nakrętkę *f* kręcimy dopóty, dopóki ramię *c* nie oprze się o mierzony



Rys. 5.

przedmiot, względnie ustawi się w należytem położeniu, następnie zakręcamy śrubkę s_1.

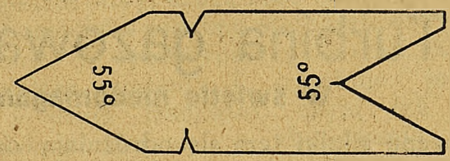
Dla dokładnego mierzenia dziesiętnych części milimetra posługujemy się nonjuszem, znajdującym się w pochwie *d*. Mierzenie dziesiętnych części milimetra przy pomocy nonjusza przedstawia rysunek 5.



Rys. 6.

Podziałka nonjusza wykonana jest w ten sposób, że na 9 m/m podziałki listwy przypada 10 równych części podziałki nonjusza, a więc każda jednostka długości podziałki nonjusza równa się $^9/_{10}$ jednostkom długości listwy, czyli, jak w danym wypadku, $^9/_{10}$ m/m. Chcąc odczytać dziesiętne części milimetra, patrzymy, która kreska podziałki nonjusza znajduje się na jednej linji z kreską listwy, licząc od strony lewej ku prawej. Liczba, którą odczytaliś-

tworząca jedną całość ze śrubką, nasuwa się na rurkę, wystającą z oprawy narzędzia. Pochwa na krawędzi posiada podziałkę, jak również i rurka wystająca z oprawy narzędzia. Zakończenie pochwy jest stożkowe, oraz podzielone na 50 równych części, a więc obracając pochwę o jedną taką część wsuwamy, względnie wysuwamy śrubką o $^1/_{50}$ skoku śrubki.

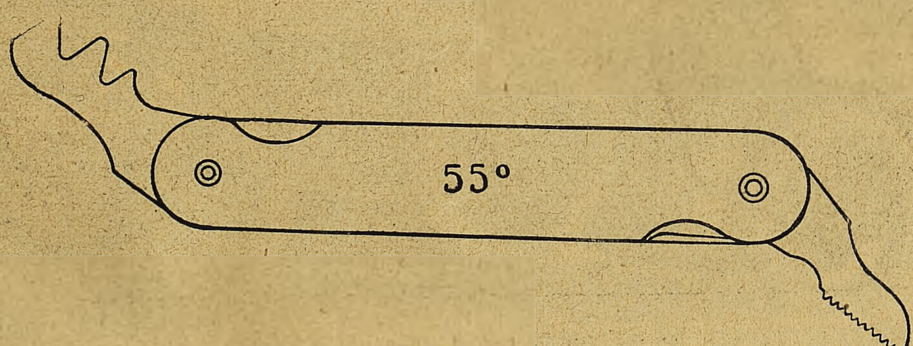


Rys. 8.

Skok śrubki mikrometrycznej spotykamy przeważnie $^1/_2$ m/m, przez co możemy z całą pewnością odczytywać $^1/_{100}$ m/m, w przybliżeniu natomiast i $^1/_{200}$ m/m.

Jak widzimy z powyższego opisu, mikromierz posiada wiele zalet, lecz nie zawsze jest dogodnym w użyciu. Dokładność mierzenia mikromierzem w znacznym stopniu zależy od czucia mierzącego. Przez nieumiejętne obchodzenie się możemy spowodować pęknięcie gwintu na śrubce lub w naśrubku, a więc mikromierz ulega stosunkowo dość łatwo zepsuciu, wobec czego powinien być powierzany tylko wykwalifikowanym i pewnym rzemieślnikom.

Do sprawdzania ostrych gwintów śrub oraz naśrubków używa się przymiaru do gwintów pospolicie w naszych warsztatach zwanym



Rys. 7.

my, odpowiada dziesiętnym częściom milimetra i dodaje ją się do pełnych milimetrów, które odczytujemy na przymiarze.

Rysunek 5 przedstawia dlugość równą 24.5 m/m.

Chcąc uskuteczniać pomiary z dokładnością do $^1/_{100}$ milimetra, używamy do tego celu mikromierz. Mikromierz składa się z oprawy narzędzia i ze śrubki, posiadającej na jednym końcu główkę w kształcie pochwy. Srubka przechodzi przez naśrubek, znajdujący się w oprawie narzędzia. Obracając śrubką, pochwa,

grzebieniem do gwintów. Grzebień do gwintów składa się z całego szeregu blaszek, posiadadających na swej długości szereg nacięć, odpowiadających danemu gwintowi.

Poszczególne blaszki połączone są ze sobą zawiasowo kolczykiem. Każda z blaszek na jednym z boków ma oznaczone cechy charakterystyczne jednego gwintu, oraz ilość nitek na jeden cal angielski, względnie na metryczną jednostkę długości. Rys. 7 przedstawia opisany wyżej przymiar do gwintów.

Oprócz grzebyków do sprawdzania gwintów,

tokarze do kontrolowania noży do gwintów, używają przymiary do noży do gwintów. Przymiar posiada kilka wcięć, któremi rzemieślnik sprawdza kąt noża podczas szlifowania. Przy każdem wcięciu wycechowane są stopnie odpowicdające danemu kątowi.

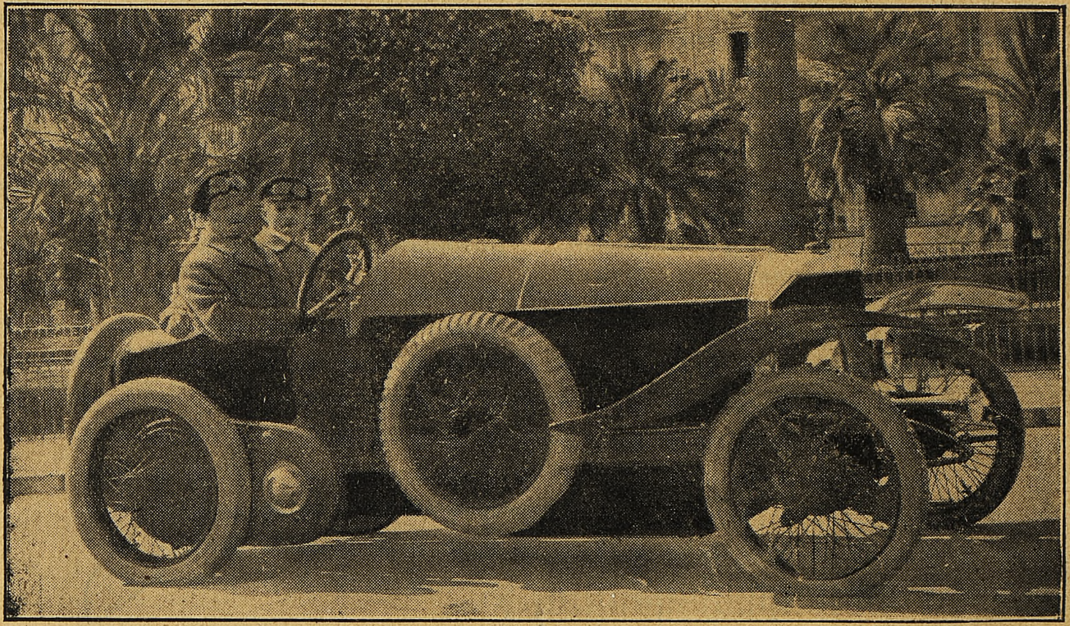
Rys. 8 przedstawia opisany wyżej przymiar do noży do gwintów.

(d. c. n.) *I. Jesionek*

Turbina gazowa inz. Kopczewskiego*).

W świetle niedomagań współczesnych silników spalinowych.

Obecne silniki tem się odróżniają od turbiny, że posiadają wewnątrz cylindrów tłoki, które odgrywają najważniejszą rolę w przemianie energji wybuchowej na siłą pociągową. A ponieważ są mechanicznie związane z wałem korbowym, więc każdy ich suw odpowiada połowie obrotu tego wału. Przy tak szybkich obrotach, jakich wymagają obecne silniki suw tłoka odbywa się w znikomo małym przeciągu czasu, w którym zmuszony jest naładować cylinder mieszanką wybuchową. Odbywa się to w następujący sposób. Tłok usuwając się w cylindrze z góry na dół, wytwarza tym ruchem próżnię wewnątrz cylindra, którą atmosferyczne ciśnienie stara się napełnić powietrzem. A więc napełnienie cylindra jest zależne od ciśnienia atmosferycznego, a moc silnika od znajdującej się ilości mieszanki wybuchowej. W dolnych warstwach powietrza czynność ładowania cylindra odbywa się względnie (zależnie od szybkości obrotów), gdyż powietrze, pchane atmosferycznem ciśnieniem do cylindra, przebiega swą drogę przez różne zgięcia i zwężenia kanału, aby mu nadać jaknajwiększą szybkość niezbędną do najdrobniejszego rozpylania benzyny, wydobywającej się z gaźnika. W górnych zaś warstwach powietrza silniki lotnicze są źle ładowane i w miarę oddalania się od ziemi, tracą swą moc rzeczywistą. Chcąc temu zapobiec buduje się silniki kilkakrotnie większej mocy



Auto-turbinowe „Kopczewski" Biaritz-Nice w 15 g. 1917 r.

i ta nadwyżka rzeczywistej siły stanowi rezerwę dla wysokości.

Przy dzisiejszem udoskonaleniu broni palnej, stopień bezpieczeństwa pilota rozszerza się przez zwiększenie mocy silnika. Wszechświatową wojnę lotnictwo zaczęło silnikami 60-konnemi, zakończyło ją — 450-konnemi. Ta rezerwa mocy pociąga za sobą zbyteczny ciężar większych ilości paliwa. Obecne systemy silników wymagają na jednostkę swej siły w

*) Przedruk z miesięcznika „Wynalazki i Odkrycia".

przeciągu jednej godziny 250 gram. najlepszej benzyny, którą się otrzymuje z 4-ch kilogramów nafty. Czyli praca silnika w przeciągu jednej godziny wymaga 1800 klg. nafty.

Ile takich godzin i takich aparatów obrona Rzeczy Posp. wymagać będzie? Jakich olbrzymich zapasów benzyny trzeba będzi bronić przeb pożarami i więzić w nich kapitał?

Sercem obecnych silników jest iskra elektryczna, która przemienia spokojnie ulatniającą się mieszankę w energję wybuchu, dając przez to możność pracy silnikowi. Dziś nauka trzyma końce rozplątanej zagadki elektromagnetycznych promieni, które z oddali przesyłać może na sparaliżowanie tej iskry. Pilot pomimo, że posiada silnik nienaruszony, dostateczną ilość benzyny i wiedzy fachowej, bez tej iskry lądować musi w miejscu pożądanem przez nieprzyjaciela. A przecież płatowiec jest kosztowny, a zastąpienie go innym wymaga dużo czasu i dobrze zorganizowanego przemysłu, którego my nie posiadamy. Przytem silniki lotnicze są skomplikowane, a przez to wrażliwe i krótkotrwałe, służba ich w armji liczy się godzinami. Po odsłużeniu swej normy godzin idą na emeryturę. Taki emeryt, ściągnięty z obłoków, dekoruje sobą składy starego żelaztwa. Do przyziemnej pracy się nie nadaje, pomimo, że mógłby jeszcze pracować, bowiem prace jego byłaby zbyt kosztowna, wymagająca drogiego paliwa i jeszcze droższych smarów i byłaby zbyt hałaśliwą. Zastosowanie tłumika, jak do silników samochodowych, jest w tym wypadku niemożliwe.

Podkreśliliśmy główne niedomagania obecnych silników, pomijając drugorzędne, choć i one przemawiają na korzyść turbiny inż. Kopczewskiego.

To co powiedzieliśmy dotychczas było potrzebne do wyrobienia sobie oceny turbiny gazowej.

Teraz kilka słów o historji wynalazku.

Wyjaśni to przyczyny, dla których serjowa fabrykacja turbiny dotychczas nie została podjęta.

W roku 1915 złożył inż. Kopczewski w Akademji Nauk w Paryżu pracę teoretyczną o turbinie gazowej, zaś w rokku 1916, po uzyskaniu patentu amerykańskiago, wybudował w Ameryce pierwszy model i przywiózł go w 1917 r. do Francji. Model ten dla celów próbnych wmontowanym został do samochodu, który w przeciągu 15 godzin odbył drogę 1000 klm. z Biaritz do Nicei. Samochód widzimy sfotografowany na naszej rycinie. W tymże roku zgłasza inż. Kopczewski dalsze patenty i uzyskuje jeden angielski i drugi francuski, czyni też we Francji dalsze starania o zbudowanie nowego modelu, nadającego się do płatowca. W tym czasie jednak musi jako poddany rosyjski powrócić do Rosji, gdzie pracuje jako instruktor w armji, w lotnictwie. Natychmiast po przyjeździe do Rosji rozpoczyna dalsze starania, które przerywa przewrót bolszewicki. Od roku 1922 pozostaje wynalazca w Polsce, gdzie ulepsza i przerabia swoje projekty, wraszcie składa je na ręce p. premjera Grabskiego bezinteresownie, dla celów obrony narodowej. Wyznaczona komisja techniczno-wojskowa uznała wielkie korzyści, jakie obrona narodowa osiągnąć może, lecz z braku odpowiednich kredytów jest bezradną.

Pomimo tych trudności i ponętnych ofert z zagranicy, inż Kopczewski trwa w swych postanowieniach, że przedewszystkiem obrona Ojczyzny, a później strona handlowa, i trzeba przyznać, że o poważną stawkę idzie. W przeciwieństwie do używanych dzisiaj w lotnictwie silników, turbina, nie wymaga rezerwy siły, lecz pracować może na różnych poziomach atmosfery, a także w najgęstszych chmurach.

Spopularyzowanie, wydoskonalenie i t. d. będzie znacznym pcstępem w tej dziedzinie.

Inż. prof. F. Sobolewski
Człon. Rady Nauk. T. M. W. i P.

Ekspertyza sądowa w sprawach wypadków samochodowych.

(Ciąg dalszy).

Skład osobowy ekspertów, powoływanych przez Sądy stolicy nie budzi zastrzeżeń. Są to ludzie fachowi, obeznani z samochodem i z trudnościami ruchu ulicznego.

Zastrzeżenie budzi raczej technika ekspertyzy. Jeżeli chodzi o ekspertyzy w sprawach karnych to odbywają się one bądź jedynie na przewodzie sądowym, w czasie rozprawy — bądź też i na przewodzie i poprzednio w toku śledztwa wstępnego. Rzadko — jedynie w wyjątkowych wypadkach — sędzia śledczy zabiera biegłego na miejsce wypadku, dając mu do użytku i poznania samochód, który wypadek spowodował, przesłuchując poszkodowanego, świadków i oskarżonego na miejscu w obecności biegłego. Ekspertyza najczęściej robioną jest w kancelarji — biegły zapoznaje się z materjałem dowodowym w postaci zeznań świad-

ków i oskarżonego — z akt śledczych — i wydaje opinję pisemną. Do wyjątków należą szkice terenu wypadku, pozycji przez samochód w chwili wypadku zajmowanej, pozycji innych pojazdów oraz przechodniów w tymże czasie i t. p. Pamięć biegłego musi odtworzyć miejsce wypadku, wyobraźnia jego — sytuację na jezdni.

Na przewodzie sądowym ekspertyza z reguły odbywa się na sali sądowej, jedynie na podstawie zeznań świadków, które biegły słyszał oraz akt sprawy z papieru. O ile biegły poprzednio dawał opinję w śledztwie — ekspertyza jego jest powtórzeniem tego co poprzednio ustalił, chybaby przewód sądowy zasadniczo zmienił dane śledztwa wstępnego. Ekspertyza dopuszczana wyłącznie na przewodzie jest mało subtelna, z reguły narażona na subjektywne wpływy zeznań świadków, którzy kilkoma nieoględnemi wyrazami: „jechał szybko", „jechał wolno" i t. p. zmuszają poniekąd biegłego do wydania takiej, czy innej opinji — niepewnej i wahliwej.

Te wady ekspertyzy przenoszą się z kolei na wyrokowanie. Sąd — jak i biegły — nie posiadając planu sytuacyjnego, nie widząc pozycji w jakich się znajdował samochód i ofiara wypadku, na podstawie zeznań świadków — słów wyłącznie — odtwarza przebieg zajścia w wyobraźni. Wyobrażenie takie jest zawodne i Sąd niezupełnie go pewien mimowoli zwraca się do biegłego, oczekując od niego — fachowca — wyjaśnienia, czy wyobrażenie Sądu jest słuszne, czy nie. To jest genezą nadmiernej wiary Sądu w ekspertyzę, genezą pytań zadawanych biegłemu, które przekraczają ramę ekspertyzy, a wchodzą w sferę wyrokowania. W mimowolnem, a nie słusznem przeświadczeniu, że skoro ekspert jest fachowcem, to potrafi on lepiej od Sądu odtworzyć i ocenić sytuację na podstawie niepewnych danych przewodu — sąd zadaje biegłemu zamiast pytania: „jakie są w tej, a tej kwestji przepisy ruchu", „z jaką szybkością jechał oskarżony", jakie są przepisy ruchu pieszych", „czy oskarżony mógł zahamować samochód?" i t. p. i odpowiedzi na te pytania zestawić z danemi przewodu, zadaje pytania wprost zmierzające do ustalenia winy, lub niewinności: „czy oskarżony spowodował wypadek", „czy wypadek miał miejsce wskutek winy oskarżonego" i t. d. — t. j. pytanie, na które odpowiedź jest już samym wyrokiem.

Ekspertyza taka zamienia się w wyrokowanie.

c. d. n.

Bol. Oberfeld.

Z sali sądowej.

W dniu 10 lutego w Sądzie Okręgowym w Warszawie został ukończony proces przeciwko szoferowi Andrzejowi Bochenkowi, oskarżonemu o śmiertelne przejechanie w dniu 20 marca 1927 robotnika ś. p. Władysława Gawrysia.

Według zeznania świadków sprawa przedstawiała się następująco:

Około g. 7 wieczorem w dniu tragicznym Bochenek jechał autobusem ulicą Powązkowską. Gdy samochód był na skrzyżowaniu ulicy Powązkowskiej z ulicą Sybilla, nagle na jezdni znalazł się ś. p. Gawryś. Pomimo że kierowca gwałtownie skręcił, nie mógł jednak go ominąć i ś. p. Gawryś został podchwycony skrzydłem samochodu i przez kilkanaście kroków wleczony przez samochód, wskutek czego uległ rozbiciu głowy, stracił przytomność i umarł.

Na rozprawie świadkowie zeznali że ś. p. Gawryś wracał do domu w stanie „zawianym", że Bochenek jechał z szybkością 35—45 klm. na godz.

Według opinji biegłego w momencie zderzenia samochód jechał z szybkością 35 klm. na godz. Ponieważ w granicach Warszawy jest dozwolona szybkość 25 klm. na godz., było to nadużycie ze strony szofera. Jednak biegły w dalszym ciągu wyjaśnił, że zwyczaj nie stosuje tego przepisu i na peryferjach miasta wszyscy kierowcy jeżdżą z szybkością ponad 25 klm. na godz., za co nie są pociągani do odpowiedzialności administracyjnej. Po za tem Bochenek w niczem nie naruszył obowiązujących przepisów o ruchu ulicznym.

Sąd nabrał przekonania że kierowca nie jest winien, a wypadek był raczej spowodowany nieostrożnością ś. p. Gawrysia i wydał wyrok uniewinniający Bochenka.

Jednocześnie Sąd oddalił powództwo cywilne żony zabitego w kwocie 24000 zł.

Handel samochodowy w Niemczech.

Rok 1927 rozpoczął się dla niemieckiego handlu samochodowego dosyć obiecująco i w pierwszych 8 miesiącach nadzieje, które na początku w nim pokładano, zostały spełnione w zupełności. Popyt na samochody zwiększył się bardzo poważnie. Ogólne polepszenie gospodarki w Niemczech, jak naprzykład zmniejszenie się liczby bezrobotnych, zmniejszenie się liczby firm upadłych i mniejsza ilość protestowanych weksli i t. d.—wyszło również na lepsze dla handlu samochodowego. Zamówienia na samochody przekraczały częściowo możliwość dostarczenia ich. Zjawisko to zresztą było obserwowane nietylko w Niemczech, ale i w innych krajach, gdzie częściowo większe zamówienia nie mogły być na czas wykonane. Powodem powyższego było to, że w niemieckich fabrykach zajmowano się więcej niż pół roku przystosowaniem ich do produkcji masowej i to w czasie, gdy zapotrzebowanie na samochody było jaknajwiększe.

W końcu roku ubiegłego można zaobserwować szalony zastój w handlu samochodowym. Powodem powyższego jest dość ciężkie położenie finansowe kraju, które trwa od paru miesięcy. Stan gospodarki kraju łącznie z finansami, który poprawiał się z dnia na dzień, raptem zatrzymał się, co spowodowało zawiedzenie się w pokładanych nadziejach.

Wobec powyższych faktów poprawy w zbyciu większej ilości samochodów przy obecnym stanie gospodarczym i finansowym nie mogą mieć miejsca.

Dla rozwinięcia handlu w przyszłym roku gospodarczym będzie kilka punktów rozstrzygających, z któremi warto się bliżej zapoznać.

W pierwszym rzędzie będzie nas interesował stosunek między niemieckiemi, a innemi zagranicznemi fabrykami. Pomimo wzrastającego popytu na wozy zagraniczne, a w szczególności amerykańskie, w roku 1927 poprawił się popyt na fabrykaty niemieckie i gdyby nie przyczyny, które wyżej zostały opisane, popyt ten byłby większy. Dają się również zauważyć postępy w organizacji fabrykowania, a dalszy rozwój będzie zależał od środków finansowych, jakie będą mogły być użyte dla fabrykatów niemieckich.

Sprzyjające dla rozwoju handlu samochodów zagranicznych było to, że akurat te niemieckie fabryki, ktore wydały nowe konstrukcje swych maszyn, miały właśnie utrudnienia, o których wyżej była mowa. Te chwile wykorzystał przeważnie amerykański przemysł samochodowy. Obecny rok podobnej sytuacji nie będzie przechodzić, ponieważ fabryki dostosowały się do potrzeb klijenteli i mogą dostarczać w dowolnych ilościach samochody niemieckie, t. j. krajowe, nieustępujące w niczem samochodom amerykańskim.

Również i w cenach fabrykaty niemieckie musiały się przystosować do cen zagranicznych, a to wskutek masowej fabrykacji i silnej konkurencii.

Na zapowiedzianą zniżkę cła, która miała nastąpić dnia 1 stycznia i dalej w dniu 1 lipca 1928 roku, nie można pokładać dużo nadziei. Z pewnością dla ważniejszych z zagranicznych fabrykatów nie będzie ona odgrywała większej roli na zniżkę cen. Fabrykaty te obecnie montują na miejscu w Niemczech, a przywóz części uskutecznia się na podstawie ogólnej taryfy celnej. Cło wogóle wpływa na kalkulację cen rozstrzygająco i jeżeli nie zmniejszą się koszta produkcji, nie można się spodziewać większej zniżki cen. W tych warunkach niemieckie fabryki nie będą zmuszone ze względów konkurencyinych obniżać cen, niż na to pozwoli racjonalny wyrób danych typów. Obecne ceny tych fabrykatów osiągnęły w przybliżeniu najniższe granice.

Jak wynika z powyższego niemiecki handel samochodowy ma sporo kłopotów i dlatego też o ile Niemcy nawiążą stosunki handlowe z Polską należy się spodziewać, że będą oni dążyć do zdobycia rynku polskiego.

Samochód i Bolszewizm*).

„Jak raz w tym momencie samochód kucharki zatrzymał się przed drzwiami domu".

Te proste zdanie wzięte na chybił—trafił z powieści amerykańskiej, nie może zrozumieć czytelnik francuzki, nie przyzwyczajony widzieć kucharek, posługujących się pojazdami, które u nas nie są w stanie posiadać nawet dużo

*) Artykuł powyższy wzięty jest z jednego z dzienników francuskich.

gospodarzy; ale czytelnik amerykański nie jest tym bynajmniej zdziwiony on wie, że nie tylko kucharka, ale także restaurator, właściciel budki z wodą sodową i woźny mają swoje auta, które prowadzi on sam i którym on się posługuje i dla roboty i dla rozrywki, tak zwyczajnie, jak u nas się posługuje parasolką.

W Stanach Zjednoczonych egzystuje 13 mil. samochodów wtenczas jak we Francji jest ich tylko 400 tys. Liczą tam mniej — więcej 1 samochód na 10 mieszkańców. Prawie każda uboga rodzina posiada swój samochód, wtenczas jak w klasie zamożniejszej jest samochód pana domu, pani domu, córki i małego dziecka.

Nadmiar samochódów w życiu Amerykanina daje jej swój własny rytm i swoją oryginalność, on podtrzymuje dobrobyt robotnika w mieście, drobnych rolników na wsi. On podtrzymuje moralnie i materjalnie ich egzystencję. Samochód pozwala pierwszemu mieszkać w znacznej odległości od swojej fabryki, a drugiemu udać się kiedy zechce do miasta. W dnie odpoczynku w święta daje możność rodzinie udać się na piknik tak ulubiony przez Amerykanów.

Jeden ekonomista ostatnio podał doskonałą myśl, że samochód w Stanach Zjedn. jest najlepszym i najpewniejszym środkiem zwalczania bolszewizmu. Jeden samochód więcej — to jednym bolszewikiem mniej.

Ten biedak, który nie zawsze ma możność kupić sobie domek, kawałek ogrodu lub roli, zawsze prawie jest w stanie za swoje szczupłe środki materjalne jeżeli zechce, nabyć samochodzik, jazda na którym przy bardzo niskiej cenie benzyny prawie nic go nie kosztuje. Za stosunkowo bardzo małą cenę on się staje właścicielem.

I oto jest prawie równy bogaczom. Bo pomiędzy samochodem w 300 dol. i w 3000 dol., jest tylko różnica w stopniu i nigdy nie w istocie. Jeden i drugi wprowadza się w ruch, naciskając nogą na pedał starteru i manewrują ręką pewne dźwignie.

I w państwie gdzie w porządku są szosy i ulice, samochód w 300 dol. tak samo dobrze chodzi jak i samochód w 3000 dol. On jakby zgładza różnice klasowe.

Nic tak na to nie wpływa, jak ten ma y mechanizm jednocześnie i skomplikowany i wdzięczny. Jest on czynnikiem równości tak samo, jak jest narzędziem postępu.

Tłom. *M. S.*

Jerzy Tolden.

Historja samochodowa rzewna a smutna
czyli
Cudzoziemiec w Warszawie.

U nas inaczej... Skutki tego przysłowia dotkliwie odczuwa na swej skórze każdy cudzoziemiec przez wszechpotężny los zagnany na tragiczne bruki Syreniego Grodu.

Pewien taki nieszczęśliwiec, przyjechawszy do Warszawy na krótki przeciąg czasu, zmuszony był używać jako środka lokomocji dorożki samochodowej. Przeraźliwie straszny i djabelski poprostu to wynalazek — lecz nie dorożka, a opieka, jaką nad nią roztoczono i powijaki surowych, bezwględnych paragrafów, któremi miły taksometr skrępowano.

Wyszedł tedy nasz zamorski gość z hotelu, stanął na rogu Nowego Świata i Foksal. Myśli: główna arterja miasta, więc stacja samochodowych dorożek być tutaj musi. Tak mniemał ów naiwny człowiek, błogą różową nadzieją rojąc w mózgu. Lecz złośliwy, a brzuchaty kształtem demon paragrafu chichotał zjadliwie: „Poczekaj! Szofery, naród leniwy zarobku nie pragnący, gardząc mamoną i szanując tradycję, zakonspirowali się w głębi ulicy Foksal poza długim rzędem wychudłych Rossynautów czyli w warszawskim żargonie „szkap sałaciarskich“.

Czas upływał. Cudzoziemiec skinął na przejeżdżający piękny taksometr i zatrzymał go na rogu Nowego Świata. Momentalnie zjawił się stróż ładu i porządku publicznego. Dobył z kieszeni pouczającą książeczkę mandatów karnych.

Zatrzymał się Pan w niedozwolonem miejscu — rzekł do szofera. — Dwa złote kary. Oho! — zauważył z tryumfem. — Zaraz! Zaraz! Latarnie się nie palą, a i lampka, oświetlająca numer też. Trzy światła à 1 zł. Razem Pan płaci 5 złotych.

— Panie posterunkowy — pokornie odpowiedział szofer — zatrzymałem się nie z własnej woli. Chciał tego pasażer. A przecież za światła powinno się płacić łącznie chyba, nie zaś za każde osobno.

Nic nie pomogły molestacje. Sprawiedliwy człowiek właściciel dorożki nie wiedział, że w tej chwili ubyło mu z kieszeni 5 złotych.

Załatwiono to szybko. Pasażer znalazł się

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

Podatek za zużycie bruków.

W uzupełnieniu informacji, podanej w numerze poprzednim komunikujemy, że podatek za zużycie bruków, który będzie się opłacać od wszystkich samochodów bez względu na kategorję wynosi rocznie:
Od samochodów o mocy do 10 HP — 25 zł.
Od samochodów o mocy do 20 HP — 50 zł.
Od samochodów o mocy ponad 20 HP — 100 zł.

Składanie zeznań o obrocie.

W dn. 15 II. 28 upłynął termin składania zeznań o obrocie w r. 1927.

Zeznanie złożyć trzeba.

Niech nikt się nie tłumaczy, że nie wiedział o tem, lub nie otrzymał wezwania.

Zeznanie stanowi podstawę dla wymiaru podatku.

Podstawę tę stwarza sobie każdy sam składając wyjaśnienie a gdy go nie złoży, Urząd wyznaczy mu podatek według własnego uznania.

Obowiązkiem naszym jest więc ostrzec wszystkich, by w miarę możności dali wyjaśnienia i zeznania złożyli.

Bliższe informacje i szczegóły w sekretarjacie Związku.

Utrzymanie porządku na miejscach postoju dorożek.

Poniżej podajemy pismo Oddziału Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu:

Do Związku Właścicieli
dorożek samochodowych
Smolna 38.

„Do Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę stal wpływają skargi na niewłaściwe zachowanie się powożących dorożkami konnemi i kierowców samochodowych, oczekujących na stacjach dorożkarskich. Dorożkarze schodzą z siedzeń i grupują się na chodniku, tamując w ten sposób ruch pieszy. Dorożki są zatrzymywane nawprost wylotów bram i podjazdów, tak że dostęp do gmachów i biur jest zupełnie niemożliwy; kierowcy dorożek samochodowych nadużywają sygnałów dźwiękowych oraz rozgrzewają motory na zbyt wielkich obrotach zakłócając ciszę, co dotkliwie daje się odczuwać mieszkańcom szczególniej w godzinach nocnych.

Pozatem daje się stale zauważyć niewłaściwe zachowanie dorożkarzy względem pasażerów, polegające na niegrzecznem traktowaniu ich oraz niezachowywanie przepisów w czasie jazdy po mieście, jak krążenie pustych dorożek po ulicach, zajmowanie swemi pojazdami środka jezdni, a nie trzymanie się bliżej chodników, palenie papierosów w czasie jazdy z pasażerami i t. p.

Podobne zachowanie nie licuje z godnością dorożkarza stolicy Rzeczypospolitej gdzie przebywają liczni cudzoziemcy, urabiając następnie nieprzychylną opinję o nas na świecie; stwarza również nieporządek na ulicach miasta, powodując zatamowanie ruchu oraz nieszczęśliwe wypadki.

Dlatego Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę uważa za stosowne zwrócić się do Związku z wezwaniem o wpłynięcie na ogół dorożkarzy w kierunku wyrobienia wśród nich opinji o konieczności ścisłego przestrzegania istniejących przepisów, jak również grzecznego zachowania się w stosunku do publiczności zaznaczając zarazem, że dorożkarzy niestosujących się do przepisów będą pociągać do surowej odpo-

---

w dorożce, która poniosła go szybko przez wyboiste ulice miasta.

Marszałkowska... Uff!!! Niedobrze się robi każdemu kierowcy na samą myśl o odcinku tej ulicy przy Siennej. Pojazdy tłuczą się na wąskim pasku kamiennej kostki koło szyn tramwajowych, bowiem bruk drewniany podobny jest mocno do wyborów — zawiera wiele przykrych niespodzianek.

Pasażer spieszył się. Kierowca dał gazu. Zasadzka czychała przy rogu Al. Jerozolimskich i Marszałkowskiej. Dante opisał coprawda piekło, lecz nie był na tym rogu, przy którym piekło blednie i staje się jego niedoskonałą imitacją. Rozgłośne dzwonki, rozrywające uszy dzwonki, rozpaczliwe machania pałeczkami przez policjantów — wszystko to wali się na człowieka, szał wnosząc w skołataną hałasem głowę. A czterej policemani, mimo iż wprowadzono sygnały świetlne, trwają niewzruszenie na miejscu.

— Ratunku! — ryknął nieszczęśliwy cudzoziemiec. — Dlaczego macie przy tak okropnych stosunkach tak piękne taksometry? Rzucacie perły między wieprze.

I zwarjował biedak, bowiem nie mógł zrozumieć, że u nas inaczej...

wiedzialności, łącznie do odebrania prawa jazdy. Jeżeli zaś dorożki, oczekające na kurs na stacjach będą zagradzały dostęp do wejść domów, względnie dorożkarze będą się grupowali na chodnikach, Komisarjat Rządu będzie zmuszony do kasowania odnośnych stacji dorożkarskich.

Komisarz Rządu
na m. st. Warszawę.
(podpis nieczytelny).

Zwoływanie Walnego Zgromadzenia.

Ponieważ przekonaliśmy się, że nie wszyscy członkowie wiedzą w jakich wypadkach może być zwołane walne zgromadzenie, podajemy poniżej wyciąg ze Statutu Związku, który brzmi jak następuje:

„Walne Zwyczajne Zgromadzenia odbywają się corocznie w miesiącu sierpniu. — Nadzwyczajne Walne Zgromadzenia zwołuje Zarząd według własnego jak również najpóźniej w sześć tygodni po otrzymaniu piśmiennego umotywowanego żądania, podpisanego przez 20 członków lub na skutek żądania Komisji Rewizyjnej. — O czasie, miejscu oraz porządku Walnych Zgromodzeń Zarząd ogłasza w trzech obranych przez siebie pismach, przynajmniej na dwa tygodnie przed terminem Walnego Zebrania. — Wnioski członków powinny być piśmiennie złożone Zarządowi przynajmniej na dwa tygodnie przed terminem Walnego Zgromadzenia. — Walne Zgromadzenie uważa się za prawomocne przy obecności 2/3 członków Związku. — W razie niedojścia do skutku Walnego Zgromadzenia w pierwszym terminie, Zarząd zwołuje w okresie dwutygodniowym drugie Zebranie z tym samym porządkiem dziennym. — Walne Zgromadzenie w drugim terminie jest prawomocne bez względu na ilość przybyłych członków.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

WARSZAWA

W ostatnich tygodniach Zarząd Związku najwięcej jest zaabsorbowany sprawą ubezpieczenia członków od prawno-cywilnej odpowiedzialności. Związek dąży do tego, by ubezpieczenie członków przeprowadzić u siebie. Jednak przed tem sprawa ubezpieczeń jest wszechstronnie badana. Na jednym z posiedzeń Zarządu specjalnie zaproszony znawca spraw ubezpieczeniowych p. Cieszkowski, zreferował różne rodzaje ubezpieczeń.

Pozatem na posiedzeniu zarządu w dniu 10 lutego r. b. uchwalono delegować członków zarządu do Towarzystwa Ubezpieczeń „Silesia" i „Patria" celem dokładnego poinformowania się o warunkach ubezpieczenia w tych towarzystwach.

Na tym samym posiedzeniu przyjęto do wiadomości tymczasowe sprawozdanie kasowe № 2—3 „Ruchu Samochodowego". Upoważniono p. Andrzejewskiego do inkasowania pieniędzy za ogłoszenia.

Pozatem ustalono termin zabawy Związku na dzień 17 lutego b. r.

Na posiedzenie Zarządu w dniu 13 lutego przybyli zaproszeni delegaci organizującego się w Łodzi Stowarzyszenia właścicieli dorożek samochodowych. Delegaci prosili o utworzenie oddziału Związku w Łodzi. Po przeprowadzeniu dłuższej dyskusji i wysłuchaniu opinji doradcy prawnego p. Oberfelda zdecydowano: Ponieważ już w Łodzi rozpoczęto kroki zalegalizowania tworzącego się Stowarzyszenia właścicieli dorożek samochodowych, utworzenie oddziału związku w tych warunkach jest niemożliwe. Wobec tego należy wyjaśnić jakie są widoki na zalegalizowanie Stowarzyszenia, o ile takowe powstanie, to dopiero wtenczas zgłosić przystąpienie do Centrali. Jeżeli zaś się okaże, że zorganizowanie Stowarzyszenia napotyka na trudności, to wtenczas dopiero po otrzymaniu zawiadomienia od delegatów, Związek będzie mógł zorganizować swój oddział w Łodzi.

Na powyższem posiedzeniu Zarządu był również obecny przedstawiciel Związku właścicieli dorożek samochodowych p. Oliwkowsk

TORUŃ.

Korzystając z pobytu w Warszawie przedstawiciela Związku dorożek Samochodowych w Toruniu uzyskaliśmy garść informacyj o działalności tamt. Związku. Związek zorganizował się 12 paździer. 1925 r. Początkowo miał tylko 17 człon. Obecnie liczy członków 42. Jako dodatni fakt należy podkreślić że do Związku należą wszyscy właściciele dorożek samochodowych bez wyjątku.

Na początku 1926 roku Związek zainstalował własną stację telefoniczną na ratuszu do użytku publiczności.

Jest to rzecz bardzo pożyteczna dla publiczności, jak również i dla właścicieli dorożek, a jednak niestety, nawet w większych miastach tego nie spotykamy.

Ze względu na słaby ruch zarobki są bardzo małe. Ale za to podatki są duże, między innemi Magistrat dolicza 4% do państwowego podatku

dochodowego i to tylko od dorożek samochodowych.

Taryfa ustalona w końcu roku 1926 jest następująca: za 1-szy kilometr 1 zł., dalsze 50 gr. Ponadto dopłata za kurs, od osoby 50 gr. (jeżeli ponad 2 osoby), za bagaż ponad 10 kg. 25 gr., za psa 25 gr.

Od połowy 1927 roku założono własna stację benzynową. Benzynę dostarcza „Polmin".

Ubezpieczenie od prawno —cywilnej odpowiedzialności jest przymusowe. Ubezpieczają się w tow. ubezpieczeń „Westa".

Z samochodów — dorożek najwięcej jest Fordów. Nadwozie jest typu dowolnego.

Ze stolicy i kraju.

Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu ulicznego. W celu rozważenia i opracowania wniosków w sprawie zapewnienia bezpieczeństwa i udogodnienia ruchu ulicznego w Warszawie, Magistrat uchwalił: 1) powołać komisję pod przewodnictwem ławnika p. K. Tyszki z udziałem naczelnika wydziału technicznego oraz przedstawicieli tramwajów, inspekcji handlowej, wydziału przemysłowego i działu komunikacji wydziału technicznego; 2) zwrócić się do kom. rządu i Warszawskiej dyrekcji kolei państwowych o wydelegowanie swych przedstawicieli do tej komisji.

Komisja będzie tylko organem opinjodawczym.

Nowe prawa jazdy. Oddział ruchu kołowego komisarjatu rządu m. stoł. Warszawy wydał w miesiącu styczniu 171 nowych praw jazdy zawodowych i 22 amatorskie, w tej ostatniej liczbie 5 kobietom.

Ogółem wydano w Warszawie na d. 1 lutego 11.393 prawa jazdy.

Dalsze wprowadzenie oswietlenia elektrycznego ulic. Magistrat zatwierdził opracowany przez inspekcję elektryczną projekt oświetlenia ul. Nowowiejskiej, od placu Politechniki do ul. Suchej, 19-u lampami elektrycznemi, z których 12 na słupach tramwajowych, a 7 na 10-metrowych żelaznych słupach elektrowni. Jednocześnie zostanie skasowane oświetlenie gazowe.

Ponadto zatwierdzono również projekt oświetlenia elektrycznego na ul. Libawskiej 2 lampami żarowemi na słupach drewnianych.

Ruch jednostronny. Jak już donosiliśmy w numerze poprzednim Oddział ruchu kołowego komisarjatu Rządu w Warszawie projektuje wprowadzenie ruchu jednostronnego na całym szeregu ulic.

Tymczasem, jak słychać, Magistrat uważa ten projekt za niecelowy ponieważ ruch jednostronny może wprowadzić nie ułatwienia, a utrudnienie ruchu. Jako ujemną stronę podaje się również fakt, że taksówki będą „nabijać na licznik" pasażerów.

Z tych względów Magistrat ma zastrzeżenie co do wprowadzenia ruchu jednostronnego na ul. Szpitalnej pl. Napoleona, Mazowieckiej w kierunku ul. Królewskiej, oraz ul. Jasnej i Zgoda w kierunku ul. Brackiej.

Wystawa samochodowa w Warszawie. W roku bieżącym projektowane jest urządzenie wystawy samochodowej w Warszawie. Wystawa będzie się mieścić na placu Saskim, a otwarcie jej ma nastąpić w dniu 24 maja.

— **Kredyty rządowe na szosy.** Według informacji z min. robót publicznych, kredyty rządowe na szosy (budowę nowych i konserwację istniejących) będą w najbliższym roku budżetowym bardzo znacznie powiększone.

Ministerstwo uruchamia w Zagnańsku, pod Kielcami, kamieniołomy państwowe, zawierające piaskowce kwarcytowe. Ministerstwo przystępuje do budowy własnej bocznicy kolejowej do Zagnańska (około 7 klm.), w celu łatwiejszego eksploatowania tych kamieniołomów.

Nie poprzestając na tem, ministerjum odbudowuje wielką klinkiernię w Izbicy, w woj. lubelskiem, pod Krasnymstawem. W projekcie jest uruchomienie, w porozumieniu z władzami samorządowemi, klinkierni komunalnej w Hrubieszowie. Każda z klinkierni będzie mogła dostarczyć materjału na 20 km. nowej szosy, o normalnej szerokości.

We wschodniej połaci kraju, najbardziej upośledzonej pod względem braku szos, ministerjum rozpoczyna eksploatację własnych kamieniołomów bazaltowych w Kostopolu, na Wołyniu.

Wreszcie ministerjum założy niebawem własną cementownię.

Czytajcie i rozpowszechniajcie „Ruch Samochodowy"
Informuujcie redakcję o tem, co Was boli.

Zjazd delegatów szoferów w Grudziądzu. W dniu 26 b. m. odbędzie się w Grudziądzu w sali Dominikańskiej zjazd delegatów Klubu Szoferów w Poznaniu.

Nowe dorożki samochodowe w Warszawie. Wydział Przemysłowy Magistratu zarejestrował w miesiącu styczniu roku bieżącego 94 nowe dorożki samochodowe.

Na 1 lutego r. b. było w Warszawie 1918 dorożek samochodowych. Z tej liczby znajdowało się 90 dorożek w remoncie.

W ciągu miesiąca stycznia r. b. zlikwidowano 13 dorożek samochodowych.

Z powodu braku miejsca wykaz nowych, jak również zremontowanych dorożek umieścimy w numerze następnym.

Kronika Zagraniczna.

Taksówka wpadła do Sprewy. W dniu 12 lutego b. r. w Berlinie zdarzyła się okropna katastrofa samochodowa, taksówka wpadła do rzeki Sprewy, wskutek czego utonęły 2 osoby.

Wypadek miał przebieg następujący:

Koło mostu Marschallbrücke na taksówkę najechał z wielką szybkością inny samochód i zderzenie było tak silne, że taksówka wpadła na chodnik, przerwała żelazne ogrodzenie brzegu rzeki i z wysokości 7 metrów wpadła do wody.

Kierowca takrówki wyszedł z zyciem, gdyż zdołał on uchwycic się za pal wystający z wody.

Z 3 pasażerów jadących taksówką tylko uratował się kupiec Finims, który wdrapał się na dach taksówki, natomiast żona jego i 8 letni synek pozostali wewnątrz taksówki i zwłoki ich dopiero wybobyła straż pożarna.

Szkodliwa działalność spalin. Kilkakrotnie prasa zwracała uwagę, że spalona benzyna przy silnikach samochodowych zawiera bardzo poważną ilość tlenku węgla. Spalone gazy wdychane do płuc spowodowały kilkakrotne zatrucia. Największe niebezpieczeństwo zatrucia jest w garażach które nie posiadają dostateczną wentylację podczas pracy silników. W ostatnich czasach pasażerowie często narzekają na przedostanie się spalonego gazu, który zawiera tlenek węgla wewnątrz autobusów i zakrytych samochodów.

Na bardzo ruchliwym skrzyżowaniu ulic, gdzie dużo samochodów przejeżdża dało się zauważyć w powietrzu tlenek węgla.

Kilku amerykańskich lekarzy wzięli sobie za zadanie stwierdzić obecność tlenku węgla w człowieku, który dużo przebywa na ulicach. W tem celu badano policjantów w Filadelfi, którzy przez osiem godzin regulowali ruch kołowy na najwięcej ożywionych ulicach. Wielu z nich narzekało na dolegliwości, które przypominały zatrucia tlenkiem węgla.

Dolegliwości te mijały w krótkim czasie o ile policjant został przeznaczony do pełnienia służby na innych ożywionych ulicach. Podczas badania policjantów stwierdzono większą ilość dwutlenku węgla, którego nie było znów tak dużo, aby mógł działać trująco — w dzień po służbie tlenek węgla znikł u nich zupełnie.

Wielka walka cen w Stanach Zjedn. Pojawienie się nowego typu Forda narobiło dużo hałasu w prasie amerykańskiej Ciekawe jest zestawienie cen targowych w miesiącu grudniu Forda model A z silnikiem 98,4×108.

Tudor Sedan	495 dol.
Fordor Sedan	570 „
Coupé	495 „
Sport-Coupé	550 „
Phaëton	395 „
Roadster	385 „
Châssis	325 „

A oto są ceny z tej samej daty dwu konkurentów Forda:

Chevrolet czterocylindrowy:

Imperial Landau	745 dol.
Cabriolet	715 „
Sedan	695 „
Coach	595 „
Coupé	625 „
Touring	525 „
Roadster	525 „

Whipet - Overland czterocylindrowy:

Landau	755 dol.
Sedan	725 „
Coach	625 „
Coupé	625 „
Touring	625 „
Roadster 2/4 miejsc.	695 „

Mówią, że Overland zamierza zniżyć ceny z okazji wystawy w Nowym Jorku.

Zapowiada się zacięta walka handlowa, o której ciekawe szczegóły przyniesie nam sprawozdanie z wystawy samochodowej w Nowym Jorku.

Wielka nagroda Niemiec. Został już wydany regulamin Wielkiej Nagrody Niemiec, dla pojazdów wyścigowych, która odbędzie się 15 lipca na torze wyścigowym Nurburg Ring w Eiflu.

Dystans wynosi — 500 km. I nagroda 40.000 m. II — 20.000 i III — 10,000 mk.

Druk. i Introligatornia W. Stanowski i S-ka, Żelazna 69a. Tel. 404-04.